

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA TRANSPORTU <sup>1)</sup>**  
z dnia ..... 2006 r.

**w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych**

Na podstawie art. 28n ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 86, poz. 789, z późn. zm.<sup>2)</sup>) zarządza się, co następuje:

**Rozdział 1**

**Przepisy ogólne**

§ 1. Rozporządzenie określa sposób:

- 1) powiadamiania o poważnych wypadkach, wypadkach i incydentach na liniach kolejowych;
- 2) powoływania przewodniczącego komisji kolejowej;
- 3) prowadzenia postępowania i tryb pracy komisji kolejowych.

§ 2. Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

- 1) poszkodowany – osobę, która w wyniku poważnego wypadku poniosła śmierć na miejscu, zmarła w wyniku odniesionych obrażeń ciała albo doznała w wyniku poważnego wypadku, wypadku lub incydentu obrażeń ciała wymagających udzielenia pomocy lekarskiej;
- 2) ofiary w ludziach – zabitych w poważnym wypadku lub ciężko rannych w wypadku lub incydencie;
- 3) zabity – osobę, która utraciła życie w poważnym wypadku lub w jego wyniku doznała obrażeń ciała, powodujących śmierć w ciągu 30 dni licząc od dnia poważnego wypadku (z wyłączeniem samobójstwa);

- 4) ciężko ranny – osobę, która w wyniku poważnego wypadku, wypadku lub incydentu doznała obrażeń ciała, powodujących hospitalizację na okres dłuższy niż 24 godziny (z wyłączeniem próby samobójstwa);
- 5) dyspozytor – pracownik zarządcy infrastruktury nadzorujący kierowanie ruchem kolejowym;
- 6) dyżurny ruchu – pracownik zarządcy infrastruktury bezpośrednio odpowiedzialny za prowadzenie i bezpieczeństwo ruchu kolejowego;
- 7) ustawa – ustawę z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.

## **Rozdział 2**

### **Sposób powiadamiania o poważnych wypadkach, wypadkach i incydentach na liniach kolejowych**

§ 3.1. Pracownik kolejowy jest obowiązany osobiście, a jeżeli nie jest to możliwe, za pośrednictwem innych osób, niezwłocznie zgłosić wypadek, używając wszelkich dostępnych środków, dyżurnemu ruchu najbliższego posterunku ruchu lub dyspozytorowi.

2. Zgłaszając wypadek należy podać miejsce, czas, opis wypadku i jego skutki. Brak możliwości natychmiastowego podania niektórych danych nie może opóźnić zgłoszenia.

§ 4.1. Dyżurny ruchu, który otrzymał zgłoszenie o wypadku powinien:

- 1) wezwać pogotowie ratunkowe, jeżeli w wyniku wypadku są ofiary w ludziach;
- 2) zgłosić niezwłocznie wypadek swojemu bezpośredniemu przełożonemu, właściwemu dyspozytorowi oraz jednostce straży ochrony kolei;
- 3) wezwać straż pożarną w razie konieczności zapewnienia ratownictwa technicznego, chemicznego, ekologicznego i medycznego, a w szczególności w przypadku:
  - a) uwięzienia ludzi w uszkodzonym pojeździe lub braku do nich dostępu,
  - b) pożaru lub wybuchu,
  - c) zawalenia lub zalania wodą obiektu budowlanego,
  - d) wykolejenia wagonu z towarem niebezpiecznym,
  - e) niekontrolowanego uwolnienia się towaru niebezpiecznego z wagonu lub opakowania;
- 4) zamknąć tory, na których powstała przeszkoda dla ruchu, w przypadku wypadku z pojazdem kolejowym, uszkodzenia budowli, urządzeń kolejowych lub sieci trakcyjnej;

- 5) żądać od właściwego dyspozytora stosownie do potrzeb:
  - a) wezwania pociągu ratownictwa technicznego,
  - b) wezwania pomocy dla ambulansu pocztowego,
  - c) powiadomienia policji,
  - d) powiadomienia dyspozytora zasilania elektroenergetycznego.
2. Dyspozytor, któremu zgłoszono wypadek jest obowiązany:
  - 1) dokonać czynności, o których mowa w ust. 1 pkt 1-3 oraz polecić zamknięcie toru, jeżeli nie zostały one wykonane przez dyżurnego ruchu;
  - 2) zgłosić niezwłocznie wypadek swojemu bezpośredniemu przełożonemu oraz dyspozytorowi wyższego szczebla a także właściwemu terytorialnie dyspozytorowi Straży Ochrony Kolei;
  - 3) wezwać stosownie do potrzeb i sytuacji jednostki ratownictwa technicznego;
  - 4) zgłosić niezwłocznie wypadek dyspozytorom innych jednostek organizacyjnych, których pojazdy kolejowe, infrastruktura lub pracownicy uczestniczyli w wypadku;
  - 5) powiadomić o wypadku członków komisji kolejowej, o których mowa w §9 ust. 1, właściwej dla okoliczności i skutków wypadku, o konieczności przybycia na miejsce wypadku;
  - 6) zgłosić wypadek właściwej terytorialnie komendzie Policji oraz prokuraturze odpowiedniego szczebla;
  - 7) powiadomić o wypadku państwowy powiatowy organ ochrony środowiska i inspektora sanitarnego, w przypadku zagrożenia środowiska;
  - 8) powiadomić dyspozytora zasilania elektroenergetycznego oraz ustalić z nim zakres niezbędnych wyłączeń napięcia w sieci trakcyjnej i możliwość prowadzenia ruchu trakcją elektryczną, jeżeli wypadek nastąpił na torach zelektryfikowanych;
  - 9) powiadomić o wypadku przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych;
  - 10) powiadomić o wypadku oddział terenowy Urzędu Transportu Kolejowego właściwy dla miejsca wypadku;
  - 11) powiadomić o wypadku inne komórki organizacyjne, których powiadamianie nakazują obowiązujące przepisy wewnętrzne;
  - 12) wezwać ekipę ratunkową z najbliższego położonego zakładu chemicznego, jeżeli wypadek spowodował toksyczne zagrożenie dla środowiska;
  - 13) w przypadku zagrożenia radiacyjnego powiadomić Prezesa Państwowej Agencji Atomistyki i wojewodę właściwego dla miejsca wypadku, podając:

- a) miejsce wypadku,
- b) nazwę substancji promieniotwórczej (według nazwy w liście przewozowym),
- c) rodzaj i wielkość opakowania,
- d) rodzaj uszkodzenia,
- e) rodzaj innych towarów niebezpiecznych znajdujących się w zasięgu awarii,
- f) bezpieczne i dogodne drogi dojazdowe,
- g) nazwisko i numer telefonu;

14) powiadomić:

- a) jednostkę macierzystą pracownika kolejowego, który został poszkodowany w wypadku i jest niezdolny do kontynuowania lub podjęcia pracy,
- b) przedstawiciela przewoźnika lub drużyny trakcyjnej o udziale w wypadku ich pojazdu kolejowego,
- c) najbliższą placówkę pocztową operatora publicznego, jeżeli pracownicy pocztowi pełniący służbę w pojeździe kolejowym (pocztowym) zostali poszkodowani, albo zostały uszkodzone w wypadku przesyłki pocztowe,
- d) najbliższy urząd celny, jeżeli pracownicy celni, wykonujący czynności służbowe na terenie kolejowym zostali poszkodowani w wypadku, lub zostały uszkodzone zamknięcia celne lub towary podlegające ocłeniu.

3. W przypadku zabicia lub zranienia człowieka przez pojazd kolejowy, pojazd ten należy zatrzymać. Kierownik pociągu lub maszynista zgłasza wypadek dyżurnemu ruchu najbliższego posterunku ruchu.

4. Dyżurny ruchu jest obowiązany niezwłocznie zawiadomić o wypadku najbliższą jednostkę Policji, z którą ustala zakres prowadzonych na miejscu wypadku czynności.

§ 5.1. Zarządca infrastruktury właściwy dla miejsca wypadku obowiązany jest pisemnie zawiadomić o wypadku podmioty, o których mowa w ust. 3. Treść zawiadomienia powinna być uzgodniona z przewodniczącym komisji kolejowej.

2. Wzór zawiadomienia o poważnym wypadku, wypadku lub incydencie określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

3. Zawiadomienie o wypadku otrzymuje przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, oraz:

- 1) Prezes Urzędu Transportu Kolejowego;
- 2) właściwa miejscowo Prokuratura Rejonowa;
- 3) właściwa miejscowo Komenda Miejska albo Komenda Powiatowa Policji;

4) właściwa miejscowo komenda miejska bądź komenda powiatowa Państwowej Straży Pożarnej.

3. Jeżeli po przekazaniu zawiadomienia o wypadku ujawnione zostały nowe okoliczności wypadku, powodujące zasadniczą zmianę poprzednich ustaleń, w tym zmianę kategorii wypadku, ustalonej przyczyny wypadku albo zmianę innych ważnych informacji – należy pilnie przekazać dodatkowe zawiadomienie o wypadku, prostując lub uzupełniając zawiadomienie pierwotne.

4. Zawiadomienie o wypadku powinno być przekazane niezwłocznie, nie później jednak niż przed upływem 24 godzin od stwierdzenia wypadku.

§ 6. Jeżeli wypadek spowodował ofiary w ludziach, a poszkodowani zostali skierowani do szpitala, zarządca infrastruktury, po uzyskaniu informacji od kierującego akcją ratunkową, podaje do wiadomości publicznej, za pośrednictwem środków masowego przekazu, numery telefonów, pod którymi można uzyskać informację o osobach poszkodowanych w wypadku.

§ 7. Do poważnych wypadków i incydentów stosuje się przepisy dotyczące wypadków określone w § 3 – 5.

## **Rozdział 3**

### **Komisja Kolejowa**

§ 8. Zadaniem Komisji Kolejowej prowadzącej postępowanie w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów jest ustalenie:

- 1) okoliczności zdarzenia;
- 2) przyczyny zdarzenia;
- 3) wniosków zapobiegawczych.

§ 9.1. W zależności od okoliczności i skutków poważnego wypadku, wypadku lub incydu, postępowanie prowadzi:

- 1) komisja miejscowa - w sprawach wypadków lub incydentów powstałych podczas wykonywania prac manewrowych oraz poważnych wypadków lub wypadków polegających na najechaniu pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory albo wskakiwania lub wyskakiwania z pociągu;

2) komisja zakładowa - w sprawach pozostałych poważnych wypadków, wypadków i incydentów.

2. Komisja miejscowa prowadzi postępowanie w sprawach należących do właściwości komisji zakładowej do czasu podjęcia postępowania przez tę komisję.

3. Komisja zakładowa prowadzi postępowanie w sprawach należących do właściwości Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych do czasu podjęcia postępowania przez tę komisję.

§ 10.1 Skład komisji miejscowej oraz zakładowej określają kierownicy jednostek organizacyjnych biorących udział w transporcie kolejowym, właściwych dla miejsca i rodzaju wypadku, których pracownicy, infrastruktura lub pojazdy kolejowe uczestniczyli w wypadku.

2. Wykaz osób powołanych pisemnie, przez kierownika jednostki organizacyjnej biorącej udział w transporcie kolejowym, do udziału w pracach komisji miejscowej oraz zakładowej (ich nazwiska, imiona, adresy zamieszkania oraz numery telefonów) powinni posiadać dyspozytorzy oraz Prezes Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych.

§ 11.1. Komisja kolejowa prowadzi postępowanie pod kierownictwem przewodniczącego, który koordynuje działalność komisji i czuwa nad właściwym przeprowadzeniem postępowania.

2. Przewodniczącego komisji miejscowej oraz zakładowej powołuje kierownik jednostki organizacyjnej zarządcy infrastruktury, właściwej dla miejsca wypadku, spośród składu komisji, o którym mowa w § 10 ust. 1, z zastrzeżeniem ust. 3.

3. Prezes Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych może dla każdego rodzaju wypadku lub incydentu wyznaczyć na przewodniczącego komisji kolejowej miejscowej oraz zakładowej członka Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych.

4. Przewodniczący komisji miejscowej oraz zakładowej może włączyć do składu komisji osobę spoza wykazu, o którym mowa w §10 ust. 2, jeżeli udział tej osoby w pracach komisji może przyczynić się do ustalenia przyczyn wypadku.

5. Zarządcy infrastruktury oraz przewoźnicy kolejowi, w drodze porozumienia, mogą powołać komórkę organizacyjną działającą w ich imieniu w komisjach kolejowych na obszarze działania tych przedsiębiorców.

6. W porozumieniu, o którym mowa w ust. 5, ustala się w szczególności zasięg terytorialny i zakres działania utworzonej komórki organizacyjnej oraz wyznacza się przedsiębiorcę, któremu ta komórka organizacyjna podlega.

§ 12. W przypadku gdy komisja kolejowa nie może w sposób jednoznaczny ustalić przyczyny wypadku albo ujawnione zostały nowe okoliczności wpływające na zmianę kwalifikacji tego zdarzenia, nadzorujący postępowanie Prezes Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych wyznacza inny skład komisji kolejowej. Przekazanie przewodniczenia komisji kolejowej odbywa się protokolarnie.

§ 13. W przypadku, gdy zachodzi uzasadniona potrzeba dalszego prowadzenia postępowania przez komisję kolejową wyższego szczebla, przewodniczący komisji miejscowej, zgłasza pisemnie kierownikowi właściwej jednostki organizacyjnej zarządcy infrastruktury kolejowej konieczność zmiany rodzaju komisji oraz powiadamia o tym Prezesa Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych.

§ 14.1. W przypadku niemożności wykonywania zadań przez przewodniczącego lub członka komisji kolejowej w trakcie prowadzenia postępowania, zmiana składu komisji następuje w drodze decyzji podjętej przez zwierzchnika służbowego osoby dotychczas uczestniczącej w pracach komisji.

2. Zmiana, o której mowa w ust. 1, powinna być zgłoszona komisji kolejowej i zainteresowanym jednostkom organizacyjnym oraz udokumentowana w aktach postępowania.

§ 15.1. Komisja kolejowa ustala szczegółowo wszystkie okoliczności i przyczyny wypadku, określa szacunkowo rozmiary strat z tytułu wypadku oraz określa wnioski zapobiegające powstaniu podobnego wypadku w przyszłości.

2. Komisja kolejowa ustalając okoliczności i przyczyny wypadku może, w szczególności:

- 1) dokonywać oględzin i badań na miejscu zdarzenia z wykorzystaniem technik zapisu danych, obrazu i dźwięku;
- 2) analizować dokumentację mającą związek ze zdarzeniem i włączać jej oryginały lub wykonane kopie, wyciągi i odpisy do akt postępowania;
- 3) wysłuchiwać osoby mające związek ze sprawami objętymi postępowaniem;
- 4) przeprowadzać konfrontacje, wizje lokalne lub ekspertyzy;
- 5) żądać od związanych ze zdarzeniem jednostek organizacyjnych przeprowadzenia czynności, o których mowa w pkt 4.
- 6) żądać od związanych ze zdarzeniem jednostek organizacyjnych pomocy w prowadzeniu postępowania i przygotowaniu oraz dostarczeniu potrzebnych materiałów i ekspertyz;

7) wnioskować o powierzenie pracownikowi kolejowemu innej pracy, niż dotychczasowa, w przypadku stwierdzenia nie wywiązywania się z dotychczasowych obowiązków pracowniczych.

§ 16.1. Z czynności, o których mowa w § 15, należy sporządzić protokół podpisany przez przeprowadzających te czynności.

2. Zastrzeżenia i uwagi osób obecnych przy dokonywaniu danej czynności, należy odnotować w protokole.

3. Osoby wysłuchiwane podpisują protokół z wysłuchania bezpośrednio pod treścią wyjaśnień na każdej stronie protokołu.

§ 17.1. Komisja kolejowa może wnioskować o wykonanie ekspertyzy w celu przeprowadzenia szczegółowych badań.

2. Wykonanie ekspertyzy, na wniosek komisji, zleca jednostka posiadająca tytuł prawny do obiektu podlegającego ekspertyzie lub zarządca infrastruktury kolejowej w miejscu wypadku, jeżeli przedmiotem ekspertyzy jest ocena wzajemnego oddziaływania na siebie pojazdów kolejowych, budowli kolejowych i urządzeń kolejowych przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego.

3. Ekspertyzę wykonują jednostki badawcze określone w przepisach w sprawie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typu pojazdu kolejowego wydanych na podstawie art. 23 ust. 4 pkt 1 ustawy.

§ 18. Do poważnych wypadków i incydentów stosuje się przepisy § 10 – 12 oraz § 15 - 17 dotyczące wypadków.

## **Rozdział 4**

### **Badanie okoliczności i przyczyn poważnego wypadku, wypadku i incydentu kolejowego**

§ 19.1. Komisja kolejowa prowadząca postępowanie powinna niezwłocznie udać się na miejsce wypadku w celu zebrania dowodów rzeczowych oraz przeprowadzenia badań służących do ustalenia okoliczności i przyczyn wypadku.

2. Rodzaj i zakres badań określa przewodniczący komisji kolejowej po przedstawieniu wniosków przez członków komisji.



§ 20.1. Na miejscu wypadku, w zależności od potrzeb komisja kolejowa dokonuje:

- 1) oceny strat powstałych wskutek zdarzenia oraz liczby ofiar w ludziach;
- 2) oceny stanu psychicznego i fizycznego pracowników, którzy mieli związek z powstaniem zdarzenia;
- 3) sprawdzenia kwalifikacji pracowników, którzy mieli związek z powstaniem zdarzenia;
- 4) badania stanu trzeźwości osób, które mogły przyczynić się do powstania zdarzenia;
- 5) opisu miejsca zdarzenia, ze szczególnym uwzględnieniem rozmieszczenia pojazdów kolejowych przed wypadkiem oraz stanu i położenia pojazdów kolejowych po wypadku, a także stanu połączenia pojazdów;
- 6) ustalenia przy wypadkach na przejazdach kolejowych:
  - a) czy przejazd kolejowy był należycie zabezpieczony oraz osygnalizowany od strony toru i od strony drogi,
  - b) czy maszynista dawał wymagane sygnały,
  - c) czy obsługa przejazdu zamknęła na czas rogatki i była obecna na stanowisku pracy,
  - d) stanu widoczności przejazdu z drogi i z posterunku obsługi przejazdu,
  - e) warunków widzialności przejazdu ze stanowiska kierującego pojazdem drogowym,
  - f) stanu jezdni, drogi oraz przejazdu w poziomie szyn;
- 7) sprawdzenia zapisów w dokumentach związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego, dokumentach pojazdów kolejowych biorących udział w zdarzeniu; dokumenty istotne dla wyjaśnienia przyczyn zdarzenia należy zabezpieczyć dla celów dalszego postępowania;
- 8) odczytania przez wyznaczonego przez komisję kolejową pracownika jednostki organizacyjnej użytkującej urządzenie rejestrujące, z udziałem członków komisji, zapisów urządzeń rejestrujących; w szczególności należy dokonać odczytów rejestratorów znajdujących się na pojeździe kolejowym, rejestrujących stany awaryjne w pojazdach kolejowych, stany urządzeń sterowania ruchem kolejowym, czynności pracowników kolejowych oraz prowadzone rozmowy;
- 9) sprawdzenia stanu oświetlenia terenu i stanu sygnałów oraz wskaźników, ich widzialność jak również stanu osygnalizowania pojazdów kolejowych;
- 10) sprawdzenia prawidłowości funkcjonowania stacyjnych i liniowych urządzeń sterowania ruchem i ich zabezpieczenia, prawidłowości działania blokady liniowej, systemu hamowania pojazdów kolejowych, urządzeń łączności, a w szczególności radiołączności pociągowej;
- 11) badania stanu nawierzchni kolejowej w stanie statycznym i pod obciążeniem odpowiadającym obciążeniu w chwili zdarzenia; oceny takiej dokonuje się w odniesieniu

do prędkości jazdy pojazdu kolejowego, który uległ wypadkowi, w chwili wypadku oraz drogi przebiegu pojazdu kolejowego przed miejscem wypadku;

- 12) pomiarów i badań pojazdu kolejowego na miejscu wypadku mierząc wstępnie parametry profilu obręczy kół pojazdu, stan i położenie maźnic oraz wideł maźniczych i resorów;
- 13) określenia rodzaju przesyłki, sposobu jej opakowania i zabezpieczenia, nadawcy przesyłki oraz ewentualnej obecności konwojenta w przypadku przewozu towarów;
- 14) określenia warunków atmosferycznych istniejących w czasie zdarzenia.

2. W zależności od okoliczności wypadku komisja kolejowa może żądać od przewoźnika sporządzenia protokołu ustalenia stanu hamulców w pociągu, którego wzór określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

3. Komisja sporządza dokumentację fotograficzną wypadku lub incydentu stanowiącą załącznik do protokołu oględzin.

§ 21.1. Komisja kolejowa może zarządzić wykonanie po wypadku badań budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz pojazdów kolejowych w zakresie określonym w przepisach wewnętrznych zarządcy infrastruktury lub przewoźnika, zatwierdzonych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zgodnie z art.13 ust. 5 ustawy.

2. W uzasadnionych przypadkach przewodniczący komisji kolejowej samodzielnie lub na wniosek członka komisji może zarządzić wykonanie badań innych niż określone w przepisach, o których mowa w ust.1, jeżeli jest to konieczne dla ustalenia przyczyny wypadku.

§ 22. Zarządca infrastruktury, przy udziale komisji kolejowej, jest obowiązany sporządzić dokładny szkic miejsca wypadku, ze wskazaniem kilometrażu oraz danych istotnych dla ustalenia przyczyn wypadku.

§ 23. Po dokonaniu oględzin i badań na miejscu zdarzenia, komisja sporządza:

- 1) odpowiednio, protokół oględzin miejsca poważnego wypadku, wypadku lub incydentu kolejowego, którego wzór określa załącznik nr 3 do rozporządzenia lub protokół oględzin miejsca poważnego wypadku, wypadku lub incydentu na przejeździe kolejowym, którego wzór określa załącznik nr 4 do rozporządzenia;
- 2) pisemną ocenę wyników wykonanych badań.

§ 24. Komisja kolejowa na podstawie zebranego w wyniku oględzin i badań na miejscu zdarzenia materiału dowodowego, dokonuje wstępnej analizy wypadku i ustala protokolarnie plan prowadzenia dalszego postępowania, a w szczególności:

- 1) plan wysłuchań pracowników kolejowych, podróżnych mających związek ze zdarzeniem lub osób postronnych mających wiadomości o zdarzeniu;
- 2) plan czynności, jakie należy przedsięwziąć dla wyjaśnienia wszelkich okoliczności zdarzenia, w tym wykonania badań poza miejscem wypadku.

§ 25. Komisja kolejowa może zwrócić się do właściwych organów lub jednostek organizacyjnych o skierowanie przed komisję określonych osób w celu ich wysłuchania lub o przeprowadzenie ich wysłuchania w jednostce macierzystej, jak również o dostarczenie materiałów lub wykonania innych czynności potrzebnych do przeprowadzenia postępowania.

§ 26.1. Dla każdej osoby poszkodowanej w zdarzeniu sporządza się kartę poszkodowanego w poważnym wypadku, wypadku lub incydencie kolejowym, której wzór określa załącznik nr 5 do rozporządzenia.

2. Kartę poszkodowanego wypełnia i przesyła komisji w celu dołączenia do aktu postępowania:

1) przedstawiciel przewoźnika właściwego dla miejsca wypadku - dla poszkodowanego pasażera znajdującego się w pojeździe kolejowym przeznaczonym do przewozu osób oraz podczas wskakiwania, wyskakiwania, wypadnięcia, wsiadania lub wysiadania podróżnego z pojazdu kolejowego;

2) przedstawiciel zarządcy infrastruktury kolejowej właściwy dla miejsca zdarzenia - dla pozostałych poszkodowanych.

3. Do poważnych wypadków i incydentów stosuje się przepisy § 19 – 24 dotyczące wypadków.

## **Rozdział 5**

### **Ustalenie wyników postępowania**

§ 27.1. Po zakończeniu postępowania dowodowego komisja kolejowa dokonuje analizy końcowej ustalając:

- 1) Przyczyny zdarzenia;
- 2) końcową kwalifikację przyczyn zdarzenia;

3) wnioski zapobiegawcze.

2. Kwalifikację przyczyn poważnego wypadku, wypadku lub incydentu oraz ich kategorię określa załącznik nr 6 do rozporządzenia.

§ 28. Komisja kolejowa, w zależności od dokonanych ustaleń, określa przyczyny poważnego wypadku, wypadku lub incydentu w tym:

- 1) przyczynę pierwotną - stanowiącą początek ciągu nieprawidłowości, które doprowadziły do powstania zdarzenia;
- 2) przyczyny pośrednie - umożliwiające powstanie przyczyny pośrednio doprowadzającej do zdarzenia;
- 3) przyczynę bezpośrednią - stwarzającą stan bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego i doprowadzającą do zdarzenia;
- 4) przyczyny systemowe - związane ze stosowanymi uregulowaniami prawnymi i systemem zarządzania bezpieczeństwem ruchu kolejowego.

§ 29. Po dokonaniu ustaleń, o których mowa w § 27 i 28, komisja kolejowa wypracowuje wnioski zapobiegawcze, mające na celu wykluczenie lub ograniczenie możliwości powstawania w przyszłości przyczyn, które doprowadziły do poważnego wypadku, wypadku lub incydentu.

§ 30. Po ustaleniu wyników postępowania komisja kolejowa sporządza protokół ustaleń końcowych zawierający:

- 1) opis stanu faktycznego miejsca poważnego wypadku, wypadku lub incydentu stwierdzony przez komisję kolejową, w tym:
  - a) opis zdarzenia, z podaniem daty, dokładnego czasu i miejsca zdarzenia,
  - b) opis zdarzenia, według następujących danych:
    - pracownicy kolejowi, podwykonawcy biorący udział w zdarzeniu oraz inne osoby i świadkowie,
    - pociągi i ich skład, ładunek (ze szczególnym uwzględnieniem towarów niebezpiecznych), pojazdy kolejowe biorące udział w zdarzeniu,
    - infrastruktura kolejowa i system sygnalizacji, w szczególności typy nawierzchni, rozjazdów, urządzeń, sygnalizacji,
    - stosowane środki łączności radiowej i telefonicznej,
    - prace wykonywane w miejscu zdarzenia lub jego sąsiedztwie,
    - uruchomienie procedur powypadkowych i ich kolejne etapy,

- uruchomienie publicznych służb ratunkowych i Policji, kolejne etapy akcji ratunkowej,
- c) ofiary śmiertelne, ciężko ranni, ranni i straty, w tym:
- pasażerowie, pracownicy kolejowi łącznie z podwykonawcami, użytkownicy przejazdów kolejowych, osoby nieuprawnione do przebywania na obszarze kolejowym oraz inni.
  - ładunki, bagaże i szkody eksploatacyjne,
  - pojazdy kolejowe, infrastruktura i środowisko,
- d) warunki zewnętrzne, w tym warunki pogodowe i inne okoliczności mogące mieć wpływ na powstanie zdarzenia;
- 2) opis:
- a) systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu kolejowego w odniesieniu do rodzaju zdarzenia i obowiązujących procedur, w tym:
- organizacji oraz sposobu wydawania i wykonywania poleceń,
  - wymagań wobec pracowników kolejowych i ich egzekwowanie (czas pracy, kwalifikacje zawodowe, wymogi zdrowotne),
  - procedur wewnętrznych kontroli doraźnych i okresowych oraz ich wyniki,
  - obowiązków dotyczących współdziałania pomiędzy różnymi jednostkami organizacyjnymi uczestniczącymi w wypadku,
- b) przeprowadzonych wysłuchań z uwzględnieniem ochrony danych osobowych:
- pracowników kolejowych, łącznie z podwykonawcami,
  - świadków,
- c) stanu technicznego budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz pojazdów kolejowych, w tym:
- systemu sygnalizacji, sterowania ruchem i zabezpieczeń, łącznie z zapisem z automatycznych rejestratorów danych,
  - toru na odcinku 100 metrów przed miejscem powstania wypadku lub incydentu aż do miejsca wypadku lub incydentu, zgodnie z kierunkiem jazdy pociągu,
  - pozostałej infrastruktury kolejowej,
  - urządzeń łączności,
  - pojazdów kolejowych, z uwzględnieniem zapisów z automatycznych rejestratorów danych,
- d) dokumentacji prowadzenia ruchu kolejowego, w tym:

- środków podjętych przez pracowników kolejowych dla kontroli ruchu i sygnalizacji,
  - wymiany komunikatów ustnych w związku ze zdarzeniem, łącznie z dokumentacją z rejestrów,
  - środków podjętych w celu ochrony i zabezpieczenia miejsca zdarzenia,
- e) organizacji pracy w miejscu i czasie zdarzenia, z uwzględnieniem:
- czasu pracy pracowników kolejowych biorących udział w zdarzeniu,
  - stanu psychofizycznego pracowników kolejowych mających wpływ na zaistnienie zdarzenia,
  - warunków środowiskowych i ergonomicznych stanowisk pracy pracowników kolejowych mających związek przyczynowy ze zdarzeniem;
- 3) analizę i wnioski, w tym:
- a) odniesienie do wcześniejszych poważnych wypadków, wypadków lub incydentów zaistniałych w podobnych okolicznościach,
  - b) ustalenia komisji w zakresie przebiegu zdarzenia w oparciu o stan faktyczny wymieniony w pkt 1 i 2,
  - c) określenie przyczyn zdarzenia,
  - d) ustalenie kategorii zdarzenia zgodnie z załącznikiem nr 6 do rozporządzenia,
  - e) wskazanie innych nieprawidłowości ujawnionych w trakcie postępowania, nie mających znaczenia dla wniosków zapobiegawczych dotyczących zdarzenia;
- 4) zastosowane przez komisję operatywnie środki zapobiegawcze;
- 5) zalecenia i wnioski zmierzające do zapobieżenia powstawania wypadków w przyszłości lub ograniczenia ich skutków.

§ 31. Protokół ustaleń końcowych podpisują przewodniczący i członkowie komisji kolejowej zamieszczając podpis i datę.

§ 32. Kopię protokołu ustaleń końcowych otrzymują:

- 1) kierownicy jednostek organizacyjnych, którzy są obowiązani do zrealizowania zaleceń i wniosków zapobiegawczych – niezwłocznie po podpisaniu protokołu,
- 2) jednostka nadrzędna nad jednostką organizacyjną, której przedstawiciel uczestniczył w komisji kolejowej oraz przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych oraz Prezes Urzędu Transportu Kolejowego – w terminie 7 dni od dnia podpisania protokołu.

§ 33.1. Postępowanie powinno być zakończone przed upływem 30 dni roboczych, od dnia zdarzenia.

2. Terminem zakończenia postępowania jest data podpisania protokołu ustaleń końcowych przez komisję kolejową.

3. W uzasadnionych przypadkach, w szczególności konieczności przeprowadzenia ekspertyz, na pisemny wniosek przewodniczącego komisji kolejowej, przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, może przedłużyć termin zakończenia postępowania powypadkowego nie dłużej jednak niż o 5 miesięcy.

§ 34. Akta zakończonego postępowania, wraz z odpisami wydanych w sprawie decyzji oraz wysłanych pism i zawiadomień, przechowuje jednostka organizacyjna, której przedstawiciel przewodniczył komisji kolejowej, zgodnie z odrębnymi przepisami dotyczącymi archiwizacji.

## **Rozdział 6**

### **Przepisy przejściowe i końcowe**

§ 35. 1. Do postępowań wszczętych przez komisje kolejowe przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia stosuje się przepisy dotychczasowe.

2. Zarządcy infrastruktury kolejowej oraz przewoźnicy kolejowi dostosują przepisy wewnętrzne do przepisów niniejszego rozporządzenia w terminie 6 miesięcy od dnia jego wejścia w życie.

§ 36. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia <sup>3)</sup>.

Minister Transportu

---

<sup>1)</sup> Minister Transportu kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 lipca 2006 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu (Dz. U. Nr 131 poz. 923).

<sup>2)</sup> Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2003 r. Nr 170, poz. 1652 i Nr 203, poz. 1966, z 2004 r. Nr 92, poz. 883, Nr 96, poz. 959, Nr 97, poz. 962 i Nr 173, poz. 1808, z 2005 r. Nr 157, poz. 1314, Nr 163, poz. 1362 i Nr 169, poz. 1420, oraz z 2006 r. Nr 12, poz. 63 i Nr 144, poz. 1046.

<sup>3)</sup> Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 28 czerwca 2005 r. w sprawie katastrof i wypadków kolejowych (Dz. U. Nr 126, poz. 1056), które utraciło moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia na podstawie art. 5 pkt 1 ustawy z dnia 22 lipca 2006 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 144, poz. 1046).

Załączniki do rozporządzenia  
Ministra Transportu  
z dnia ..... (poz. .... )

**Załącznik nr 1**

*WZÓR*

stempel jednostki organizacyjnej

.....

Data wysłania .....

Do .....

Nr ..... Tel. ....

**ZAWIADOMIENIE O  
POWAŻNYM WYPADKU / WYPADKU / INCYDENCIE \*)  
NA LINII KOLEJOWEJ**

Kategoria zdarzenia<sup>1)</sup>: .....

Miejsce zdarzenia: .....

Data i godzina zdarzenia: .....

Zwięzły opis zdarzenia:

.....  
.....

Prawdopodobna zasadnicza przyczyna zdarzenia:

.....  
.....

Inne prawdopodobne przyczyny zdarzenia:

.....  
.....

Przebieg akcji ratunkowej:

.....  
.....

.....

(stanowisko i podpis zawiadamiającego)

Otrzymują:

1. ....

2. ....

\*) niepotrzebne skreślić

1) przez „zdarzenie” należy rozumieć poważny wypadek, wypadek lub incydent



## WZÓR

## PROTOKÓŁ USTALENIA STANU HAMULCÓW W POCIĄGU NR.....

Sporządzony dnia..... o godz. .... na stacji, post. odgałęźnym, post. odstępowym, km szlaku \*)  
z powodu nie zatrzymania się przed sygnałem „STÓJ” lub w innym miejscu .....  
i przejechania na odległość ..... m. poza ten sygnał (to miejsce) , gdzie pociąg miał się zatrzymać.

1. Dane o pociągu								
Liczba wagonów			Długość w metrach	Brutto ton	Masa hamująca			Uwagi
ogółem	próżnych	ładownych			wymagana		rzeczywista	
					%	ton		
1	2	3	4	5	6	7	8	9

2. Stan hamulców badanego pojazdu o godz.....					
Seria i numer pojazdu z napędem (i innego)	Ciśnienie powietrza w przewodzie głównym i hamulcowym wg. wskazań manometrów	Stan elementów hamujących (np. wstawek hamulcowych - gorące, letnie, zimne)	Hamulec ręczny (sprawny, niesprawny)	Czy ręczny hamulec był użyty (tak, nie)	Uwagi
1	2	3	4	5	6

3. Stan hamulców badanych wagonów o godz.....										
Kolejny wagon od pojazdu z napędem	Seria	Numer	Ładowny próżny	Hamulec wyłączony (tak, nie)	Wagon oklejony nalepką Mw543 (tak, nie)	Masa hamująca ton	Hamulec nastawiony na przebieg hamowania		Stan elementów hamujących (np. wstawek hamulcowych - gorące, letnie, zimne)	Uwagi
							Próżny ładowny	P, R, G, R + Mg		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

Rozkładowa ..... km/godz.
Prędkość pociągu
Rzeczywista .....km/godz.
z jaką pociąg przejechał obok sygnału „STÓJ” lub innego miejsca jemu odpowiadajacemu

Protokół sporządził przedstawiciel przewoźnika:	
---	--

Treść protokołu potwierdził:	Przedstawiciel zarządcy infrastruktury
	Członek komisji kolejowej

Zastrzeżenia do protokołu (treść, nazwisko, stanowisko, podpis)
.....
.....
.....

\*) niepotrzebne skreślić

*WZÓR*  
**PROTOKÓŁ OGŁĘDZIN MIEJSCA  
 POWAŻNEGO WYPADKU / WYPADKU / INCYDENTU <sup>\*)</sup>  
 KOLEJOWEGO**

spisany dnia ..... w .....  
 w związku z wypadkiem .....

.....  
 zaistniałym w dniu .....o godz. ....na stacji /szlaku .....  
 ..... w torze .....km .....

linii .....  
 przez komisję zakładową/ miejscową<sup>\*)</sup> w składzie:

1. ....
2. ....
3. ....
4. ....
5. ....
6. ....

I. **Opis miejsca zdarzenia** <sup>1)</sup> – usytuowanie, stan urządzeń oraz opis dokumentacji dostępnej na miejscu zdarzenia:

1. urządzeń srk, sygnalizatorów i ich wskazań

a) na posterunku ruchu ( pulpit nastawczy, aparat blokowy, ława nastawcza itp.)

.....  
 .....

b) na gruncie

.....  
 .....

c) urządzeń wewnętrznych (przełączniownia, siłownia itp.)

.....  
 .....

torów, rozjazdów, budowli inżynierskich.

.....  
 .....

pojazdów kolejowych i ich urządzeń

.....  
 .....

sieci trakcyjnej (zasilającej)

.....  
 .....

urządzeń elektroenergetycznych, łączności i innych (np. hamulców torowych)

.....  
 .....

.....  
 .....



## 3. Ograniczenia:

a. w ruchu pociągów

b. opóźnienia pociągów

c. wprowadzona komunikacja zastępcza

**V. Przeprowadzone badania :**

## 1. Uczestników zdarzenia :

a. trzeźwości

b. lekarskie

## 2. Ocena wyników badań i pomiarów ( wyniki badań w załączeniu) :

a) nawierzchni i budowli inżynierskich

b) urządzeń srk

c) widoczności sygnałów

d) taboru

e) sieci trakcyjnej

f) urządzeń łączności ( w tym rejestratorów rozmów )

g) taśmy rejestratora prędkości

h) urządzeń elektroenergetycznych

i) inne

**VI. Akcja ratownicza:** rozpoczęta dnia ..... od godz. ....  
do godz. .... dnia .....

z udziałem :

1. pogotowia ratunkowego .....
2. pogotowia ratownictwa technicznego .....
3. pogotowia technicznego .....
4. pogotowia sieciowego .....
5. pogotowia drogowego .....
6. straży pożarnej .....

**VII. Wstępne ustalenia komisji kolejowej:**

1. Przyczyna zasadnicza zdarzenia

.....  
 kategoria .....

2. Przyczyna pierwotna

.....

3. Przyczyny pośrednie

.....

4. Przyczyny systemowe

.....

5. Dochodzenie będzie prowadzone przez:

- a. jednoosobowo

.....

- b. komisyjnie przez komisję kolejową zakładową/ miejscową
- <sup>\*)</sup>
- w składzie:

- .....

- .....

- .....

pod przewodnictwem

.....

**VIII. Zalecenia komisji kolejowej wymagające podjęcia natychmiastowych działań**

.....

.....

**IX. Ustalenia dotyczące dalszej pracy komisji kolejowej (podać jakie materiały, kto i w jakim terminie przekaże do akt dochodzenia )**

.....

.....

X. Praca komisji od godz. .... dnia .....

do godz. .... dnia .....

**XI. Wykaz załączników**

.....

**XII. Adresaci otrzymujący zawiadomienie pisemne o zdarzeniu**

.....

.....

**XIII. Podpisy członków komisji kolejowej**

.....

.....

.....

.....

\*) niepotrzebne skreślić

1) przez „zdarzenie” należy rozumieć poważny wypadek, wypadek lub incydent

## WZÓR

**PROTOKÓŁ OGŁĘDZIN MIEJSCA  
POWAŻNEGO WYPADKU / WYPADKU / INCYDENTU\*)  
NA PRZEJEŹDZIE KOLEJOWYM**

spisany dnia ..... w .....  
w związku z zdarzeniem <sup>1)</sup> na przejeździe kolejowym kategorii .....zaistniałym  
w dniu .....o godz. ....na stacji / szlaku/ bocznicy .....  
tor .....km .....linii .....  
przez komisję zakładową/ miejscową\*) w składzie:

1. ....
2. ....
3. ....
4. ....
5. ....

**I. Okoliczności zdarzenia:** (w tym dane o rodzaju i składzie pociągu lub pojazdu kolejowego, stan urządzeń srk, stan łączy strażnicowego, stan rogatki przejazdowych, stan pomostu oraz dojazdu, położenie toru w planie, prędkość rozkładowa i rzeczywista pociągu, szkic odręczny miejsca zdarzenia)

.....

.....

.....

.....

**II. Warunki pogodowe :** pora dnia ..... opady .....  
temperatura ..... widzialność.....  
inne zjawiska.....  
.....

**III. Uczestnicy wypadku:** (osoby mające wpływ na zaistnienie zdarzenia oraz świadkowie zdarzenia)

1. kierowca pojazdu drogowego  
.....
2. kierujący pojazdem kolejowym  
.....
3. dróżnik przejazdowy lub inny pracownik obsługujący przejazd  
.....
4. świadkowie i inni  
.....

**IV. Skutki zdarzenia:**

1. ofiary
  - a. pracownicy łącznie z podwykonawcami  
.....
  - b. pasażerowie  
.....

**c. użytkownicy przejazdów kolejowych****d. osoby nie uprawnione do przebywania na obszarze kolejowym****e. inni**

2. uszkodzenia pojazdów drogowych i kolejowych biorących udział w zdarzeniu
3. uszkodzenia urządzeń kolejowych, w tym przejazdowych
4. inne, a w tym:
  - a) ograniczenia w ruchu pociągów
  - b) opóźnienia pociągów
  - c) wprowadzona komunikacja zastępcza

**V. Dane o przejeździe :**

kął skrzyżowania .....  
 osygnalizowanie od strony toru .....  
 osygnalizowanie od strony drogi .....  
 rodzaj nawierzchni przejazdowej .....  
 rodzaj nawierzchni drogi dojazdowej .....  
 typ urz. ssp .....sygnalizacja świetlna .....  
 sygnalizacja dźwiękowa .....  
 widoczność:  
 z 5 m wymagana ..... / rzeczywista .....  
 z 10 m wymagana ..... / rzeczywista.....  
 z 20 m wymagana ..... / rzeczywista.....  
  
 pochylenie toru .....pochylenie drogi .....  
 stan oświetlenia przejazdu .....  
 data ostatniego badania przejazdu i wydane zalecenia  
 .....  
 .....

**VI. Wyniki badania urządzeń przejazdowych**

- a) sygnalizacji przejazdowej  
.....
- b) mechanizmów napędowych  
.....

**Ubezpieczenie pojazdu drogowego** ( ubezpieczyciel , numer polisy ubezpieczeniowej )  
 .....  
 .....

**VII. Wyniki przeprowadzonych badań trzeźwości osób uczestniczących w zdarzeniu**

1. kierowcy pojazdu drogowego .....
2. kierującego pojazdem szynowym .....

3. pracownika obsługi przejazdu .....

**VIII. Szacunkowa wartość strat**

.....  
.....

**IX. Akcja ratownicza** trwała od godz. .... dnia .....  
do godz. .... dnia .....  
z udziałem .....

**X. Wstępna przyczyna zdarzenia** ( zasadnicza, pierwotna, pośrednie, systemowe  
oraz kategoria zdarzenia)

.....  
.....  
.....

**XI. Zalecenia komisji kolejowej wymagające podjęcia natychmiastowych działań**

.....  
.....  
.....

**XII. Ustalenia odnośnie dalszej pracy komisji kolejowej** (pod przewodnictwem)

.....  
.....

**XIII. Adresaci otrzymujący zawiadomienie pisemne o zdarzeniu**

.....  
.....  
.....  
.....  
.....

**XIV. Podpisy członków komisji kolejowej:**

.....  
.....  
.....  
.....  
.....

\*) niepotrzebne skreślić

1) przez „zdarzenie” należy rozumieć poważny wypadek, wypadek lub incydent



## WZÓR

(stempel jednostki organizacyjnej)

Nr telefonu.....

**Karta poszkodowanego w  
poważnym wypadku / wypadku / incydencie\*)**

- a) podróżnego\*)  
 b) pracownika kolejowego\*)  
 c) osoby postronnej\*)

Protokół sporządzono		.....	
		Data	Miejsce
1	Nazwisko i imię poszkodowanego		
	Nr PESEL		
	Data urodzenia		Miejsce urodzenia
	Adres zamieszkania		
2	Odniesione obrażenia na skutek zdarzenia <sup>1)</sup>	..... śmierć, zranienie, kontuzjowanie, porażenie prądem itp.	
3	Miejsce zdarzenia		
4	Czas zdarzenia	.....	.....
		data zdarzenia	godzina zdarzenia
5	Zginął na miejscu zdarzenia*)	.....	
	Zmarł na skutek zdarzenia*)	align="center">data i godzina	

6	Poszkodowany podaje następujące obrażenia ciała lub dolegliwości powstałe w wyniku zdarzenia				
7	Kto udzielił pierwszej pomocy przed przybyciem lekarza				
8	Lekarz	Nazwisko i imię			
		Zakład pracy			
		Przybył do zdarzenia	..... Data i godzina		
		Rodzaj udzielonej pomocy			
9	Poszkodowany	Przed przybyciem lekarza <sup>*)</sup>	Po przybyciu lekarza <sup>*)</sup>		
		udał się			
		do domu <sup>*)</sup>	do lekarza <sup>*)</sup>	do szpitala <sup>*)</sup>	
		o własnych siłach <sup>*)</sup>	na noszach <sup>*)</sup>	pociągiem <sup>*)</sup>	karetką pogotowia <sup>*)</sup>
		Czy poszkodowany uchylił się od zbadania przez lekarza – tak, nie <sup>*)</sup>			
		Jeżeli tak, podpis poszkodowanego lub świadków i ich adresy			

.....

(stanowisko i podpis sporządzającego)

\*) niepotrzebne skreślić

1) przez „zdarzenie” należy rozumieć poważny wypadek, wypadek lub incydent

**Kwalifikacja przyczyn  
poważnego wypadku / wypadku / incydentu  
oraz ich kategorie**

**I. KWALIFIKACJA PRZYCZYN POWAŻNEGO WYPADKU / WYPADKU ORAZ ICH KATEGORIE**

Lp.	Kwalifikacja przyczyny	Kategoria
1	Wyprawienie pojazdu kolejowego na tor zajęty, zamknięty albo przeciwny do zasadniczego lub w kierunku niewłaściwym	*01
2	Przyjęcie pojazdu kolejowego na stację na tor zamknięty lub zajęty	*02
3	Wyprawienie, przyjęcie lub jazda pojazdu kolejowego po niewłaściwie ułożonej, niezabezpieczonej drodze przebiegu, albo niewłaściwa obsługa urządzeń sterowania ruchem kolejowym	*03
4	Niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem "Stój" lub w miejscu, gdzie powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia	*04
5	Niezachowanie ostrożności po minięciu przez pojazd kolejowy samoczynnego semafora odstępowego wskazującego sygnał "Stój" lub sygnał wątpliwy po uprzednim zatrzymaniu się przed tymi sygnałami	*05
6	Przekroczenie największej, dozwolonej prędkości jazdy	*06
7	Wykonanie manewru stwarzającego zagrożenie bezpieczeństwa ruchu pociągów	*07
8	Zbiegnięcie pojazdu kolejowego	*08
9	Uszkodzenie lub złe utrzymanie nawierzchni, mostu lub wiaduktu, w tym również niewłaściwe wykonywanie robót, np. wadliwy rozładunek materiałów, nawierzchni, pozostawienie materiałów i sprzętu na torze lub w skrajni pojazdu kolejowego	*09
10	Uszkodzenie lub zły stan techniczny pojazdu kolejowego z napędem, pojazdu kolejowego specjalnego przeznaczenia (w tym również najechanie na przedmiot stanowiący część konstrukcyjną pojazdu kolejowego z napędem, pojazdu kolejowego specjalnego przeznaczenia)	*10
11	Uszkodzenie lub zły stan techniczny wagonu (w tym także najechanie na część konstrukcyjną wagonu)	*11
12	Uszkodzenie lub wadliwe działanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym	*12
13	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd kolejowy lub inną przeszkodę (np. płóz hamulcowy, wózek bagażowy, pocztowy itp.)	*13

14	Zamach zbrodniczy	*14
15	Przedwczesne rozwiązanie drogi przebiegu i przełożenie zwrotnicy pod pojazdem kolejowym	*15
16	Niewłaściwe zestawienie pociągu	*16
17	Niewłaściwe załadowanie, rozładowanie, nieprawidłowości w zabezpieczeniu ładunku lub inne nieprawidłowości w czynnościach ładunkowych	*17
18	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy lub odwrotnie na przejeździe z rogatkami (kategoria "A" wg metryki przejazdowej)	*18
19	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy lub odwrotnie na przejeździe z samoczynną sygnalizacją i półrogatkami (kat. "B")	*19
20	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy lub odwrotnie na przejeździe z samoczynną sygnalizacją bez rogatek i półrogatek (kat. "C")	*20
21	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy lub odwrotnie na przejeździe bez samoczynnej sygnalizacji świetlnej i bez rogatek ( kat." D")	*21
22	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy lub odwrotnie na przejeździe użytku prywatnego (kat. "F")	*22
23	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy lub odwrotnie poza przejazdami na stacjach i szlakach lub na torze komunikacyjno – dojazdowym do bocznic	*23
24	Pożar w pociągu	*24
25	Pożar w pojeździe kolejowym z wyjątkiem pożarów w pociągach	*25
26	Pożar w budynku, obiekcie itp. w granicach obszaru kolejowego, pożar lasu w granicach do końca pasa przeciwpożarowego, pożar zbóż, traw i torowisk powstały w granicach obszaru kolejowego	*26
27	Eksplzja w pociągu: kotła parowozu, wagonu ogrzewczego, kotła samodzielnego ogrzewania wagonu, względnie eksplozja cysterny, zbiornika, butli itp. w tym także połączona z zagrożeniem związanym z wydostaniem się z wagonu (opakowania) materiałów niebezpiecznych	*27
28	Katastrofy żywiołowe (np. powódź, zasy py śnieżne, zatory lodowe, huragany, usunięcia się ziemi)	*28
29	Katastrofy budowlane na terenie kolejowym	*29
30	Złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne występk (np. obrzucenie pociągu kamieniami, ułożenie przeszkody na torze, dewastacja urządzeń energetycznych, łączności, sterowania ruchem kolejowym lub nawierzchni) oraz ingerencja w te urządzenia	*30
31	Najechanie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na przejeździe lub przejściu strzeżonym	*31

32	Najechnie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na przejeździe z samoczynną sygnalizacją przejazdową (kat. B, C)	*32
33	Najechnie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na pozostałych przejazdach i przejściach	*33
34	Najechnie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory poza przejazdami na stacjach i szlakach	*34
35	Zdarzenia z osobami, związane z ruchem pojazdu kolejowego (wskakiwanie, wypadnięcie z pociągu, pojazd kolejowego, silny dojazd lub gwałtowne hamowanie pojazdu kolejowego)	*35
36	Niezatrzymanie się pojazdu drogowego przed zamkniętą roгатką (pótroгатką) i uszkodzenie jej lub sygnalizatorów drogowych	*36
37	Rozerwania się pociągu, które nie spowodowało zbiegnięcia wagonów	*37
38	Wadliwe działanie budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego lub pojazdów kolejowych spowodowane kradzieżą	*38
39	Wjazd pojazdu kolejowego korzystającego z zasilania w energię trakcyjną z sieci trakcyjnej na nie zajęty tor nie zelektryfikowany	*39
40	Niekontrolowane uwolnienie się materiału niebezpiecznego z wagonu lub opakowania wymagające zastosowania środków do likwidacji zagrożenia pożarowego, chemicznego, biologicznego na stacji lub na szlaku	*40

Dla zakwalifikowania poważnego wypadku lub wypadku do określonej kategorii zależnej od ustalonej przyczyny bezpośredniej jego powstania należy odpowiednio:

- 1) dokonać wyboru grupy w zależności od powagi skutków zdarzenia oraz określić oznaczenie literowe odpowiadające tej grupie następująco: A – poważny wypadek, B- wypadek;
- 2) dokonać wyboru kwalifikacji przyczyny bezpośredniej oraz określić odpowiadającą tej przyczynie kategorię cyfrową;
- 3) zakwalifikować zdarzenie poprzez wstawienie w miejsce oznaczenia \* przy kategorii przyczyny określoną wyżej grupę wypadku.

Przykład:

- 1) Dla poważnego wypadku, spowodowanego w wyniku przyjęcia pojazdów kolejowych (pociągu) na stację na tor zajęty – kategoria wypadku – **A02**;
- 2) Dla wypadku - najechnie pojazdu kolejowego na inny pojazd kolejowy stojący na torze zajęтым, bez wykolejenia i zniszczeń pojazdów, z przyczyny jak w pkt.1) – kategoria wypadku - **B02**.

## II. KWALIFIKACJA PRZYCZYN INCYDENTU ORAZ ICH KATEGORIE

Lp.	<i>Kwalifikacja przyczyny</i>	Kategoria
1	Wyprawienie pojazdu kolejowego na tor zajęty, zamknięty albo przeciwny do zasadniczego lub w kierunku niewłaściwym	C41
2	Przyjęcie pojazdu kolejowego na stację na tor zamknięty lub zajęty	C42
3	Wyprawienie, przyjęcie lub jazda pojazdu kolejowego po niewłaściwie ułożonej, niezabezpieczonej drodze przebiegu, albo niewłaściwa obsługa urządzeń sterowania ruchem kolejowym	C43
4	Niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój” lub w miejscu, gdzie powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia	C44
5	Przekroczenie największej, dozwolonej prędkości jazdy	C45
6	Wykonanie manewru stwarzającego zagrożenie bezpieczeństwa ruchu pociągów	C46
7	Zbiegnięcie pojazdu kolejowego	C47
8	Przedwczesne rozwiązanie drogi przebiegu i przełożenie zwrotnicy pod pojazdem kolejowym	C48
9	Niewłaściwe zestawienie pociągu	C49
10	Niewłaściwe załadowanie, rozładowanie, nieprawidłowości w zabezpieczeniu ładunku lub inne nieprawidłowości w czynnościach ładunkowych	C50
11	Uszkodzenie nawierzchni, mostu lub wiaduktu, sieci trakcyjnej, również niewłaściwe wykonywanie robót, np. wadliwy rozładunek materiałów, nawierzchni, pozostawienie materiałów i sprzętu na torze lub w skrajni pojazdu kolejowego	C51
12	Nieprawidłowe zadziałanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym powodujące: - nieosłonięcie sygnałem „Stój” odstępu blokady liniowej, zajętego przez pojazd kolejowy; - nastawienie sygnału zezwalającego na semaforze przy nieprawidłowo ułożonej drodze przebiegu, nieprawidłowej pracy urządzeń niezajętości torów lub rozjazdów, niewłaściwym działaniu urządzeń blokady stacyjnej lub liniowej	C52
13	Uszkodzenie lub zły stan techniczny pojazdu kolejowego z napędem, pojazdu kolejowego specjalnego przeznaczenia powodujące konieczność wyłączenia z ruchu	C53
14	Uszkodzenie lub zły stan techniczny wagonu powodujące konieczność jego wyłączenia z ruchu	C54
15	Pożar w pociągu	C55
16	Pożar w pojeździe kolejowym z wyjątkiem pożarów w pociągach	C56
17	Pożar w budynku, obiekcie itp. w granicach obszaru kolejowego, pożar lasu w granicach do końca pasa przeciwpożarowego, pożar zbóż, traw i torowisk powstały w granicach obszaru kolejowego	C57
18	Eksplzja w pociągu: kotła parowozu, kotła samodzielnego ogrzewania wagonu, względnie eksplozja cysterny, zbiornika, butli itp. w tym także połączona z zagrożeniem związanym z wydostaniem się z wagonu (opakowania) materiałów niebezpiecznych	C58
19	Niekontrolowane uwolnienie się materiału niebezpiecznego z wagonu lub opakowania wymagające zastosowania środków do likwidacji zagrożenia pożarowego, chemicznego, biologicznego na stacji lub na szlaku	C59
20	Najechanie pojazdu kolejowego na przeszkodę (np. płóz hamulcowy, wózek bagażowy, pocztowy itp.) bez wykolejenia i ofiar w ludziach	C60

21	Zamach zbrodniczy	C61
22	Katastrofy żywiołowe (np. powódź, zaspy śnieżne, zatory lodowe, huragany, usunięcia się ziemi)	C62
23	Katastrofy budowlane na terenie kolejowym	C63
24	Złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne występki (np. obrzucenie pociągu kamieniami, ułożenie przeszkody na torze, dewastacja urządzeń energetycznych, łączności, sterowania ruchem kolejowym lub nawierzchni oraz ingerencja w te urządzenia)	C64
25	Zdarzenia z osobami, związane z ruchem pojazdu kolejowego (wskakiwanie, wypadnięcie z pociągu, pojazdu kolejowego, silny dojazd lub gwałtowne hamowanie pojazdu kolejowego), nie powodujące ofiar w ludziach	C65
26	Niezatrzymanie się pojazdu drogowego przed zamkniętą roгатką (półrogatką) i uszkodzenie jej lub sygnalizatorów drogowych	C66
27	Nieprawidłowości w działaniu urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego lub pojazdów kolejowych spowodowane kradzieżą	C67

Dla zakwalifikowania incydentu do określonej kategorii zależnej od ustalonej przyczyny bezpośredniej jego powstania należy dokonać kwalifikacji przyczyny oraz określić odpowiadającą tej przyczynie kategorię literowo – cyfrową.

Przykład:

Dla incydentu kolejowego, spowodowanego w wyniku chuligańskiego obrzucenia pociągu kamieniami – kategoria incydentu – **C64**.

## UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia stosownie do upoważnienia zawartego w art. 28n znowelizowanej ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym określa sposób powiadamiania o poważnych wypadkach, wypadkach i incydentach na liniach kolejowych, sposób powoływania przewodniczącego komisji kolejowej oraz sposób prowadzenia postępowania i tryb pracy komisji kolejowych.

Projektowane rozporządzenie zastąpi dotychczasowe rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 czerwca 2005 r. w sprawie wypadków i katastrof kolejowych (Dz. U. Nr 126, poz. 1056).

W projekcie rozporządzenia, zgodnie z przepisami znowelizowanej ustawy, posłużono się nowymi pojęciami określającymi zdarzenia naruszające bezpieczeństwo ruchu kolejowego. Dotychczasowy podział tych zdarzeń na „wypadek kolejowy” i „katastrofę kolejową” został zgodnie z Dyrektywą 2004/49/WE zastąpiony „wypadkiem” i „incydentem” kolejowym oraz kwalifikowaną formą wypadku – „poważnym wypadkiem”.

Użyte w projekcie rozporządzenia pojęcia „wypadek”, „poważny wypadek” i „incydent” zostały określone w art. 4 pkt. 45, 46 i 47 ustawy. Przez „wypadek” rozumie się niezamierzone nagłe zdarzenie lub ciąg takich zdarzeń z udziałem pojazdu kolejowego powodujące negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego, mienia lub środowiska – ustawa wymienia również przykładowe rodzaje wypadku takie jak kolizje, wykolejenia i inne. Ponadto ustawa przewiduje odrębną, kwalifikowaną kategorię wypadku - „poważny wypadek”, przez który należy rozumieć wypadek:

- z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej pięcioma ciężko rannymi,
- powodujący znaczne zniszczenie pojazdu (pojazdów) kolejowego, infrastruktury kolejowej lub środowiska, które mogą zostać natychmiast oszacowane przez komisję badającą wypadek na co najmniej 2 miliony euro, mający wpływ na regulację bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem.

Przez „incydent” ustawa rozumie każde zdarzenie inne niż wypadek lub poważny wypadek, związane z ruchem pociągów i mające wpływ na jego bezpieczeństwo.

Projekt rozporządzenia podobnie jak obecnie obowiązujące rozporządzenie określa stanowiska pracy (dyżurny ruchu, dyspozytor) odpowiedzialne za postępowanie w przypadku zgłoszenia wypadku na liniach kolejowych jak również organy i jednostki ratownictwa, które należy zawiadomić o zaistniałym wypadku lub incydencie.

Istotnym novum rozporządzenia jest niezależnie pod względem organizacyjnym, prawnym i decyzyjnym komisji kolejowych (uprzednio komisji powypadkowych) od Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego pełniącego funkcję władzy bezpieczeństwa i regulatora kolejowego. Stosownie do przepisów ustawy nadzór nad postępowaniami prowadzonymi przez komisje kolejowe sprawuje przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych.

Projektowane rozporządzenie utrzymuje podział komisji kolejowych na komisje miejscowe i zakładowe. W projekcie rozporządzenia zrezygnowano natomiast z dotychczas funkcjonujących specjalnych komisji powypadkowych w sprawach katastrof ponieważ ich zadania zgodnie z ustawą przejęła Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych. Komisja miejscowa zgodnie z §9 ust. 1 pkt 1 projektowanego rozporządzenia jest właściwa w sprawach wypadków lub incydentów powstałych podczas wykonywania prac manewrowych oraz poważnych wypadków polegających na najechaniu pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory. Zgodnie z §9 ust. 1 pkt 2 projektowanego rozporządzenia komisja zakładowa prowadzi postępowania w sprawach pozostałych poważnych wypadków, wypadków i incydentów.



W sprawach należących do Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych komisja zakładowa prowadzi postępowanie do czasu podjęcia postępowania przez tę Komisję.

Projekt określa szczegółowo procedury badania przez komisje kolejowe okoliczności oraz przyczyny wypadku i incydentu, sposób ustalania wyników oraz termin zakończenia postępowania. Zgodnie z upoważnieniem ustawowym projektowane rozporządzenie określa również sposób powoływania przewodniczącego komisji kolejowej, który koordynuje działalność komisji i czuwa nad właściwym prowadzeniem postępowania. Przewodniczącym komisji miejscowej oraz komisji zakładowej jest przedstawiciel zarządcy infrastruktury kolejowej, właściwej dla miejsca wypadku, którego powołuje kierownik jednostki organizacyjnej zarządcy infrastruktury (§11 ust. 2). Prezes Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych może jednak dla każdego rodzaju wypadku lub incydentu wyznaczyć na przewodniczącego komisji kolejowej pracownika Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, jeżeli zachodzi taka potrzeba (§11 ust. 3). Pozostałych członków komisji miejscowej oraz zakładowej wyznaczają kierownicy jednostek organizacyjnych biorących udział w transporcie kolejowym, właściwych dla miejsca i rodzaju poważnego wypadku, wypadku lub incydentu, których pracownicy, infrastruktura lub pojazdy kolejowe uczestniczyli w wypadku (§10 ust. 1).

Załączniki do projektu rozporządzenia zawierają wzory dokumentów stosowanych w toku postępowania po zaistnieniu poważnego wypadku, wypadku lub incydentu.

Wejście w życie rozporządzenia nie spowoduje skutków finansowych dla budżetu państwa.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414) projekt rozporządzenia został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej.

## Ocena Skutków Regulacji (OSR)

### 1. Podmioty, na które oddziałują projektowane regulacje

Projektowane rozporządzenie oddziałuje na zarządców infrastruktury kolejowej i przewoźników kolejowych, oraz podmioty wykonujące prace na terenie kolejowym - których dotyczy postępowanie wyjaśniające

### 2. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie spowoduje ujemnych skutków finansowych dla budżetu państwa i budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

### 3. Wpływ regulacji na rynek pracy

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

### 4. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość oraz na sytuację i rozwój regionalny

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość ani też na sytuację i rozwój regionalny

### 5. Konsultacje społeczne

W trakcie prac nad projektem przeprowadzono konsultacje z Polskimi Kolejami Państwowymi S.A., PKP Polskimi Liniami Kolejowymi S.A. a także innymi spółkami Grupy PKP. Projekt rozporządzenia był również konsultowany z Izbą Gospodarczą Transportu Lądowego, skupiającą 89 podmiotów gospodarczych i placówek naukowych zrzeszonych w Sekcji Budownictwa Kolejowego, Właścicieli Wagonów Prywatnych i Spedycji oraz sekcji Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego.

W wyniku przeprowadzonych konsultacji uwzględniono propozycje zapisów Izby Gospodarczej Transportu Lądowego dotyczące objęcia kwalifikacją incydentów spowodowanych m. in. przez kradzieże i uszkodzenie taboru kolejowego, w ten sposób że dodano w rozporządzeniu nową część do załącznika nr 6, wprowadzającą odrębny katalog kwalifikujący przyczyny incydentu oraz jego kategorie. Uwzględniono także większość uwag PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., Urzędu Transportu Kolejowego a także innych spółek prowadzących działalność przewozową, dotyczących sposobu powiadamiania o poważnych wypadkach, wypadkach i incydentach na liniach kolejowych.

### 6. Przedmiot projektowanych regulacji nie jest objęty zakresem prawa Unii Europejskiej.

Przedmiot rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.